

Pas comme les autres

Hydroglisseur, hydroptère, aéroglisseur, hydrocycle, voilà bien des mots aussi rares que les engins qu'ils désignent. (À quoi on pourrait ajouter hypozomatique !). Ces termes griffus issus du grec renvoient à des façons inhabituelles de se déplacer sur l'eau, et font toujours un bon effet dans la conversation.

TEXTE : M.-P. SIMON

DR
Hydroglisseur français sur le Lot, en tenue « chasse et pêche ». Une version militaire était prévue. La sirène ne fait pas partie de l'armement obligatoire.

L'hydroglisseur : comme un hydravion

Un hydroglisseur est un bateau léger, à coque plate et large, propulsé par un moteur et une hélice d'avion. Il est d'ailleurs apparu sur l'eau en même temps que les avions, au tout début du ^{XX}e siècle. On l'a comparé à un hydravion qui ne réussirait jamais à décoller. Être obligé de définir quelque chose par un échec révèle bien sa conception fondamentalement vicieuse ! Les hydroglisseurs ont passionné un moment les constructeurs d'avions, qui rêvèrent à des transports rapides sur les fleuves africains. Chimères coloniales...

En 1924, un pionnier de l'aviation, le comte Lambert, réussit une remontée du Rhône sauvage jusqu'à Lyon avec un hydravion sans aile. Il reste de l'exploit une photo prise à l'escale de Serrières, souvent reproduite mais incompréhensible si on connaît pas l'affaire.

Après un autre pionnier de l'aviation, Henry Farman et son hydroglisseur à passagers, c'est un autre avionneur, André Voisin, qui s'y met. Il en construit un de 8 mètres en aluminium, avec un moteur très puissant, fixé à l'arrière sur un pylône, disposition qui s'imposa. Voisin songe à un service touristique pour le haut Rhône, entre Lyon et Aix les Bains. On est en 1929. Il reste de ses essais un récit méconnu de Paul Morand (*Fluvial* en a publié un extrait dans le numéro 87). À la fin de l'été, Voisin ne peut que constater les défauts de la formule, défauts qui ne furent jamais surmontés : l'hydroglisseur est un engin extrêmement vorace, ce qui rend son exploitation commerciale coûteuse. Il demande une énorme puissance pour déjauger, mais ne va pas tellement vite. Une fois déjaugé, il est encore plus volage qu'un canot de sport, sujet à d'effrayantes embardées. Enfin, on ne peut pas protéger les passagers du vacarme de l'hélice qui tourne derrière leurs oreilles.

Le dernier représentant de cette



Petit hydroglisseur Ackerman.



L'hydroglisseur de Rémi Clertain sur la Dordogne, à Libourne : le pilote est perché devant le moteur, dominant trois passagers de front.



Hydroglisseur Dragonfly construit par la société Hydromar pour des missions de secours, inondations par exemple. Moteur Volkswagen 1 300 cm³, refroidi par air. (T.E. : 0,40 m)



M.-P. SIMON

Hydroglisseur Symphor sur la Gironde : deux places, tandem, motorisé par un Lycoming 6 cylindres. Un poste de pilotage très aéronautique.



Exploration lacustre, en France.

période est un énième ingénieur de l'aéronautique, René Couzinet, qui fit en 1950 un hydroglisseur de sport avec, nouveauté, un petit moteur à réaction comme on pensait qu'on en verrait partout à l'époque. Mauvais résultat, il revient bien vite à l'hélice, sans pour autant réussir à imposer sa formule, laquelle a disparu du sport motonautique.

L'hydroglisseur réapparaît sur la Loire dans les années soixante, toujours dans un but touristique. Le constructeur est un spécialiste des engins spéciaux pour l'armée qui espère créer un marché civil. Au cours de la démonstration de prototype les autorités qui avaient pris place à bord furent si bien assourdies et douchées que l'idée fit aussitôt nau-

frage. Dans les années quatre-vingt, des amateurs qui ont vu fonctionner des petits hydroglisseurs dans les marais de Floride en construisirent deux pour leur compte, qui ont navigué sur le littoral vendéen. Utilisés dans diverses manifestations publicitaires, ils tiraient argument justement de ne pas passer inaperçus. En 1990, un industriel courageux lança deux modèles attrayants :



L'Hydromar, sur la Seine près de Melun.

un engin utilitaire, destiné aux interventions rapides sur des rivières difficilement navigables, et un tout petit, avec un moteur sans permis, destiné à la location à l'heure. On vit quelques exemplaires de ce dernier sur la Seine, l'espace d'un été. Dernière résurgence de cette longue suite de déceptions, l'Hydrofan de 1999 innovera en remplaçant la coque habituelle par des flotteurs, comme Lambert en 1924, à la différence que ces flotteurs au nombre de trois, comportent un redan, c'est-à-dire un petit creux en marche d'escalier qui est censé favoriser le déjaugeage. Deux prototypes seront fabriqués en Seine et Marne, et proposés, avec enthousiasme, à un prix malheureusement très élevé.



Hydroglisseur à passagers en service sur le Congo.



Hydroglisseur américain conçu pour évoluer sur les marais de Floride.



L'Hydrofan, ultime aboutissement de la formule. On distingue les redans sous les flotteurs. C'est un engin de 5 mètres de long, propulsé par un moteur Rotax d'ULM de 100 chevaux. La construction très élaborée permet de limiter le poids à 260 kg à vide. Avec un pilote seul, il a atteint le 100 à l'heure en brûlant 15 litres. À rapprocher du record du monde de la formule, 155 à l'heure, obtenu en 1951 avec une puissance de 350 chevaux. Le progrès est manifeste mais le marché n'a pas suivi. Existe-t-il d'ailleurs ?